

2025 年 5 月 28 日（新潟県立大学）

公開セミナー「北東アジアの経済交流の展望」（発表者；柳学洙）

資料：黄海南道の各市／郡の運輸インフラおよび物流の概要

【A】ハブ・広域接続型の市／郡

－沙里院市

1. 輸送インフラ

鉄道：道内最大の鉄道ハブ。南北を貫く平釜線と、黄海南道へ向かう黄海南道青年線が分岐する。市内には沙里院青年駅、東沙里院駅、西沙里院駅の 3 駅があり、西沙里院駅は機械化された集中貨物駅として機能する。工場・企業所への引込線も多数存在する。

道路：1 級道路である平壤-開城線と沙里院-海州線が通過する道路交通の要衝でもある。

2. 連結性

鉄道・道路網により、南北の主要都市（平壤、開城）および黄海南道と直接接続されている。国内のほぼ全ての地域と鉄道で連結されており、乗り換え客も多い。

3. 貨物輸送状況

搬入：石炭（36.3%）、木材、肥料、工業原料が主。搬入が搬出の 8 倍と、圧倒的な消費地・加工地となっている。

搬出：金属、穀物、輸出品などの工業製品が主。

4. 企業配置・物流の特徴

道内で最多の【A】戦略的大企業（8 社）が立地する、黄海南道最大の工業都市。多様な【基盤産業】も併せ持つ。

物流の性格は、道内外から原料・燃料を集約し、加工した製品を再び道内外へ供給する「広域集約・供給拠点型」である。

5. バス路線網

市内 7 路線のほか、複数の郡外路線が設定されている。平山郡、銀波郡、遂安郡、延山郡、新坪郡など、多くの郡からのバスが沙里院市を目指しており、旅客輸送においても中心的なハブ。

6. 総合評価

鉄道・道路網の結節点に位置し、最大の工業集積を誇る。貨物・旅客双方において道内外から交通が集中する、黄海南道における運輸・物流の中心的なハブである。

－平山郡

1. 輸送インフラ

鉄道：南北を貫く平釜線と、東西を結ぶ青年伊川線が交差する、沙里院に次ぐ鉄道の要衝。平山駅は集中貨物駅の機能を持つ。

道路：1 級道路（平壤-開城線）と 2 級道路（江界-海州線）が通過。

2. 連結性

鉄道網の十字路に位置し、東西南北いずれの方向へも接続性が高い。黄海南道峰泉郡との道路接続も担う。

3. 貨物輸送状況

搬入：石炭（23%）、木材、肥料など。

搬出：建材・鉱石（50%以上）、セメント、穀物など。発送貨物が到着貨物より 1.5 倍多い。黄海南道峰泉郡の貨物も平山駅が担当する。

4. 企業配置・物流の特徴

リスト上の【A】戦略的大企業はないものの、ウラン鉱山や農機具工場など重要企業が立地。

発送貨物が多く、隣接する道の貨物も扱うことから、「広域集散・中継拠点型」としての性格が非常に強い。

5. バス路線網

郡内線のほか、主要ハブである沙里院市や、道外の黄海南道峰泉郡への郡外路線も運行されている。

6. 総合評価

道内で 2 番目に重要な鉄道の結節点であり、自郡の生産物だけでなく、周辺地域や隣接道からの貨物・旅客をも集めて中継するハブとして機能している。

—新溪郡

1. 輸送インフラ

鉄道：東西を結ぶ青年伊川線が通過。特に正峰駅は、周辺の非鉄道地域の貨物を一手に引き受ける機械化された貨物駅である。

道路：2 級道路（江界-海州線）が郡の中央を南北に縦断する。

2. 連結性

鉄道のない東部内陸 4 郡（遂安、谷山、新坪、兔山）と鉄道網を結ぶ、唯一のゲートウェイとなっている。

3. 貨物輸送状況

搬入：石炭（30%以上）、肥料、セメントなど。

搬出：鉱物精鉱、農産物。

4. 企業配置・物流の特徴

【A】戦略的大企業はなく、多様な【基盤産業】が配置されている。

物流の性格は、自郡の生産・消費よりも、広大な後背地（非鉄道 4 郡）からの貨物・旅客を集約し、鉄道網に送り出す「地域ゲートウェイ型」としての役割が突出している。

5. バス路線網

郡内循環線のほか、隣接する瑞興郡や遂安郡へのバス路線がある。また、周辺の非鉄道郡からのバスが鉄道駅を目指して乗り入れている。

6. 総合評価

自らが最終目的地となる交通量は多くないが、広域的な中継・接続拠点として、東部内陸地域の物流を支えるハブ区域である。

【B】隣接接続型の市／郡

－松林市

1. 輸送インフラ

鉄道：黄海製鉄連合企業所のために、平釜線の黄州駅から分岐する貨物専用の松林線が敷設されている。企業所内には 400 以上の支線を持つ広大な構内鉄道網が整備されている。

道路：平壤-開城線（1 級）に接続する 3 級道路（松林-水安線など）が整備されている。

水上：大同江に面した松林港は、国際貿易も行う重要な港湾施設である。

2. 連結性

鉄道、道路、水運の 3 つの輸送モードを持つ。特に鉄道と港湾が一体となって、巨大製鉄所の物流を支えている。

3. 貨物輸送状況

搬入：鉄道と水運で、鉄鉱石、石炭、石灰石、木材などを大量に搬入。

搬出：鋼材、機械、鉄製日用品などを鉄道・水運で搬出。

4. 企業配置・物流の特徴

黄海製鉄連合企業所をはじめとする【A】戦略的大企業（3 社）が立地する、鉄鋼業に特化した工業都市。

物流の性格は、国内外から原料を大量に集め、戦略物資である鉄鋼を生産し、再び国内外へ供給する「戦略物資・特化生産拠点型」である。

5. バス路線網

市内線 5 路線に対し、市外線は隣接する黄州郡石山里への 1 路線のみと限定的。旅客流動は比較的ローカルである。

6. 総合評価

特定の戦略産業（鉄鋼業）のために、専用の鉄道や港湾が整備された拠点。物流は明確に域外輸送を志向しているが、その機能は単一産業に特化している。

－鳳山郡

1. 輸送インフラ

鉄道：平釜線と黄海青年線が通過する。鳳山駅は 2.8 セメント連合企業所への引込線を持つ集中貨物駅である。

道路：1 級道路である平壤-開城線が通過。

2. 連結性

平釜線と 1 級道路により、南北の主要都市（平壤、沙里院）との接続性は良好。

3. 貨物輸送状況

搬入：石炭（到着貨物の 50%）、木材、肥料など。

搬出：鉄道貨物の 96%をセメントが占める。

4. 企業配置・物流の特徴

2.8セメント連合企業所など、セメント産業に特化した【A】戦略的大企業（2社）が立地。

物流の性格は、セメントという特定の戦略物資を鉄道で道内外へ大量に供給する「戦略物資・特化生産拠点型」である。

5. バス路線網

郡内線が中心。郡外線は 1 路線のみ記載がある。

6. 総合評価

セメントという特定の戦略産業を支えるために、鉄道の貨物輸送能力が強化された拠点。物流は明確に域外輸送を志向している。

一黄州郡、瑞興郡、銀波郡、金川郡

1. 輸送インフラ

鉄道：4 郡すべてが主要幹線である平釜線または黄海青年線の経路上に位置する。

道路：1 級道路である平壤-開城線が通過し、道路交通の便も良い。

2. 連結性

主要な交通回廊上にあり、周辺郡との接続性は良好。

3. 貨物輸送状況

各郡に【A】戦略的大企業や重要工場が 1～2 社立地しており、それぞれ特定品目（鉱石、化学製品など）の搬出入を行っている。

4. 企業配置・物流の特徴

域内消費のための多様な【基盤産業】を持ちつつ、特定の重要企業の生産物を域外へ輸送する機能も持つ。また、それぞれが隣接する非鉄道郡（黄州→燕灘、瑞興→麟山、金川→兎山）のゲートウェイとしての役割を担っている。

5. バス路線網

郡内線のほか、隣接郡への郡外線が設定されており、地域ブロック内での流動性が確保されている。

6. 総合評価

自らがハブというよりは、主要な交通幹線に接続し、隣接する非鉄道地域への玄関口としての役割を担う、地域ブロック内の重要な結節点である。

【C】ハブ依存型の市／郡

一燕灘郡、麟山郡、遂安郡、延山郡、新坪郡、谷山郡、兎山郡

1. 輸送インフラ

鉄道：7郡すべてに広域鉄道網が存在しない。

道路：郡内の末端まで結ぶ4～6級道路網が中心。郡外へは特定の3級・4級道路に依存している。
遂安、延山、新坪、谷山の4郡は平壤-元山高速道路が通過する。

2. 連結性

物流・人流ともに、特定の隣接する「ゲートウェイ駅」（黄州駅、瑞興駅、正峰駅、金川駅など）との道路接続に全面的に依存している。

3. 貨物輸送状況

自動車輸送が貨物輸送のほぼ全て（88%～93%）を占める。

搬入：鉄道駅経由で運ばれてくる、燃料、肥料、セメントなどが主。

搬出：農産物や、一部の鉱産物（トラックや索道で鉄道駅まで輸送）。

4. 企業配置・物流の特徴

【A】戦略的大企業は存在せず、多様な【基盤産業】が配置されている。

物流は、郡内で生産・消費を完結させる「自己完結型」が基本。域外との物資のやり取りは、特定の隣接ハブ駅を介して行われる。

5. バス路線網

郡内路線網が中心。郡外線は、依存先である隣接郡の鉄道駅や邑へ向かう「生命線」としての役割を持つ。

6. 総合評価

鉄道網から切り離されており、経済活動の多くが郡内で完結する。郡外との接続は特定のハブ機能を持つ隣接郡に依存する構造が明確である。

注：北朝鮮において、自動車道路は1－6級までの級数別に分かれており、それぞれ異なる位置づけを与えられている。また、特別に重要な都市は高速度道路で連結されている。

- 1級：「中央」と「道」を連結する国家の主要幹線道路
- 2級：「道」と「道」をそれぞれ連結する道路
- 3級：「道」と「郡」、「郡」と「郡」をそれぞれ連結する道路
- 4級：「郡」と「里」をそれぞれ連結する道路
- 5級：「里」と「里」のあいだの道路
- 6級：「里」内の集落間の道路と圃田道路

表 道路の等級別配置実態（都市道路除外）

等級別	路線数（個）	全長（km）	等級別比率（%）	うち舗装道路の全長（km）
全国計		60537	100	2116
高速度道路	2	232	0.4	232
1級道路	10	2289	3.8	921
2級道路	29	4299	7.1	283
3級道路	145	5939	9.8	386
小計	184	12528	20.7	1591
4級道路	638	8334	13.8	203
5級道路		7697	12.7	41
6級道路		31744	52.4	46
小計		47776	78.9	291

出所：『朝鮮地理全書（運輸地理）』，p. 263（小数点切り捨て）